
Im Wettbewerbsumfeld ganz weit oben

Von Jens Meiners

Zu den erfreulichsten Nebenwirkungen der politisch erzwungenen Elektrifizierung der automobilen Flotte in Europa gehören die neugewonnenen Freiheiten im Design – und die Umgruppierung der Markenlandschaft. So bewegen sich Hersteller wie Hyundai und Kia plötzlich im Premiumumfeld, während sich etablierte europäische Player mit den neuen Anforderungen erkennbar schwer tun. Dabei kommen schöne Produkte heraus wie der Hyundai Ioniq 5, den es jetzt auch als neue Spitzenversion N gibt.

Der Buchstabe steht einerseits für das koreanische Entwicklungszentrum Namyang, andererseits für den Nürburgring. Mit den Performancemodellen i20 N und dem i30 N hat sich Hyundai unter den Freunden puristischer, erschwinglicher Kompaktsportler mit Verbrennungsmotor bereits einen sehr guten Namen gemacht, und jetzt will die Marke auch bei den Elektroautos Pflöcke einschlagen. Deshalb positioniert Hyundai den Ioniq 5 N schärfer als jede andere sportliche Ableitung eines Elektroautos, die andere Marken bisher auf den Markt gebracht haben.

Mit 478 kW (650 PS) ist kein anderes Elektroauto in diesem Segment so leistungsstark. Die Kraftentfaltung des Hyundai ist vom Stand weg geradezu explosiv, trotz seiner 2,2 Tonnen Leergewicht: Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert ganze 3,4 Sekunden, die Vmax liegt bei 260 km/h und damit unter Elektroautos ganz weit oben. Der Ioniq 5 N lenkt spontan ein, ist aber nicht frei von Seitenneigung. Seine großzügig dimensionierte Bremse lässt sich für ein Elektroauto erstaunlich präzise modulieren. Und das elektronisch gesteuerte Sperrdifferential erlaubt gut kontrollierbare Drift-Einlagen.

Dabei lassen sich drei unterschiedliche Klangwelten auswählen – vom simulierten Verbrennersound über futuristische „Performance“-Klänge bis hin zum Kampfjet. Oder der Klangsimulator bleibt aus. Aber das wäre schade, bietet der Ioniq 5 N doch ein besonderes Gimmick, das auf den Klang angewiesen ist und den Trennungsschmerz vom Verbrennungsmotor deutlich zu lindern vermag: Man kann per Lenkradpaddel acht Gänge durchschalten, die Simulation ist täuschend echt. Sogar die Nachverbrennung im Abgastrakt, die beim Gaswegnehmen in klassischen Sportwagen zuverlässig für Freude sorgt, haben die Koreaner per Software nachgebaut. (aum)

Bilder zum Artikel



Hyundai Ioniq 5 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



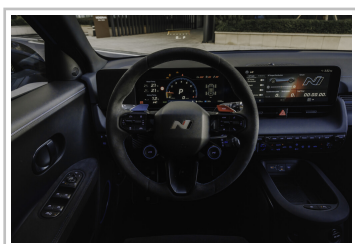
Hyundai Ioniq 5 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



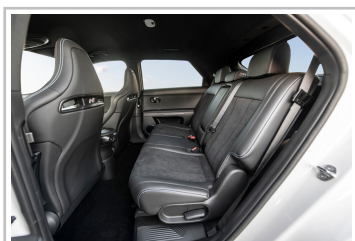
Hyundai Ioniq 5 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 5 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 5 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 5 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 5 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 5 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Ioniq 5 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai
